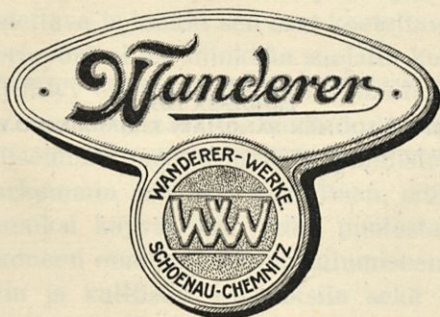


PIENI KÄSIKIRJA

WANDERER

MOOTTORIPYÖRIÄ VARTEN



Sähköosoite: Iivarisal. Helsinki.
Codes A. B. C. 5:th Edition & Liebers.

K. RAUTANEN

WANDERER TEHTAAN EDUSTAJA
MOOTTORI- JA POLKUPYÖRILLE

I. Heikink. 9. B. HELSINKI Puhelin 36 58

LAHDESSA 1923.

ETELÄ-SUOMEN SANOMAIN KIRJAPAINO O.Y.

Ohjeita Wanderer moottoripyörän käyttäjille.

Ajaminen ja moottorin kunnossapito:

Ajoon valmistautuminen: Samoin kuten automobiili on moottoripyöräkin joka ajon jälkeen puhdistettava ja kaikki sen osat koeteltavat, sillä moottoripyörä ei ole niinkään suojattu kuin auto, se pölyyntyä enemmän kuivalla ilmalla ja tulee lokaan enemmän märällä ilmalla kuin auto. Jota huolellisemmin moottoripyörää puhdistetaan ja jota tarkemmin sen osia koetellaan, sitä harvinaisemmiksi käyvät viat, jotka puolestaan johtavat koneen ennen aikaiseen kulumiseen, pitkäaikaisiin ja kalliisiin korjauksiin sekä lopulta voivat olla syynä onnettomuuteen.

Käyntiinpano:

Kun polttoainejohto kaasuttajaan on avattu useamman kerran koskettamalla uimurineulaa, on otettava selville onko kaasuttajassa polttoainetta. Vaihtoripa on viimeistä edellisessä välissään vapaassa. Sen jälkeen nostetaan kone takapyörän kannattajalta. Sitten polkaskoon

moottorinajaja joko seisaallaan, tai satulassa istuessaan moottorin käyntiin. Kaasu-, ilma- ja sytytysrivat ovat niin asetettavat, jotta moottori ilman suurta kolinaa, hitaasti, mutta säännöllisesti rupeaa toimiman. Kaasu-, ilma- ja sytytysriipoja ei saa tempomalla tai sysäyksittäin siirtää, vaan hitaasti työntämällä.

Ruiskujohdon käyttö:

Hyvin kylmällä ilmalla tai, jos moottori ei muuten rupea helposti käymään, avattakoon ruiskuhanat 58, ja senjälkeen neulaventtiiliä vasemmalle kiertämällä juoksee polttoainesäiliöstä ruiskulaitteen kautta vähän polttoainetta sylinterissä olevaan männän pohjaan. Kun senjälkeen käyntiinpanopoljinta poljetaan, rupeaa moottori heti käymään. Ala-arvoista polttoainetta käytettäessä laskettakoon joka kerta konetta käyntiin pantaessa hieman polttoainetta sylinteriin. Moottorissa on erikoinen laite, jotta polttoainesäiliön melkein tyhjänäkin ollessa aina polttoainetta olisi ruisketta varten.

Ajon alku.

Kun moottori on saatu käyntiin ja ajaja istuu satulassa, poljetaan vasemman jalan kärjellä kytkinriipa 34 alas, tai irroitetaan kytkin ohjaustangossa olevan käsirivan avulla, sen jälkeen

siirretään vaihtoripa 60 takimmaiseen loveen, lisätään hiukan kaasua, lasketaan kytkinripa alas ja niin lähdetään juohevasti liikkeelle. Kun kone pienellä välityksellään on joutunut hyvään käyntiin, se on noin 20 metrin päässä, on vaihtoripa muutettava keskivälitykseen. Ajaja polke-
koon vasemman jalkansa kärjellä kytkinrivan alas, jolloin koneisto ja moottori tulevat toisistaan eroitetuiksi. Samassa silmänräpäyksessä on vaihtoripa 60 vedettävä vapaaloven yli edestäpäin lukien toiseen loveen, jolloin kone saa keskimmäisen kulkunopeutensa. Heti kun vaihtoripa on tässä välissä, on kytkinripa laskettava irti, jolloin koneisto ja moottori jälleen yhdistyvät ja kone rupeaa käymään keskimmäisellä välityksellään. *Vaihdon on tapahduttava nopeasti, jottei kone saisi järin korkeata kierroslukumäärää.* Vaikka vaihdon onkin tapahduttava nopeasti, ei vaihtoripaa kuitenkaan saa kiskaista.

Kun kone keskivälityksellään on joutunut hyvään käyntiin, niin vaihtoripa työnnettäköön eteenpäin vaihtokaaren ensimmäiseen loveen, jolloin kone saa kolmannen eli suurimman kulkunopeutensa. Tämän ohessa huomautettakoon, että vaihtorivan siirtämistä toisesta vaihteesta kolmanteen on vältettävä, ennenkuin moottori on saavuttanut määrätyn kierrosluvun, jotta

moottori ei pääsisi jyskyttämään. Tätä varten on siis koneen ensiksi saavutettava määrätty nopeus, kuitenkin voidaan aivan hitaallakin vauhdilla ajaa kolmannella välityksellä, ilman että moottori pahasti jyskyttää, sitä varten täytyy ainoastaan kevyesti kohottaa ohjaustangossa olevaa kytkinripaa, jolloin saadaan aikaan kytkimen vähäinen liukuminen ja koneeseen joustava voima. Jo aivan vähän harjoiteltuaan kykenee ajaja kolmannella välityksellä hitaasti ajamaan vilkasliikenteisilläkin kaduilla ja ahtaissa mutkissa j.n.e. Samalla tavalla voidaan jyskyttäminen vaimentaa siirryttäessä toisesta välityksestä kolmanteen, siksi kunnes kone on saavuttanut määrätyn nopeuden. Jos ylämäkeä ajettaessa kierrosluku pienenee, niin vaihdettakoon takaisin toiseen välitykseen ensin polkemalla kytkinripa alas ja sitten siirtämällä vaihtoripa toiseen loveen, senjälkeen laskettakoon kytkinripa irti. Tällä välityksellä voidaan melkein poikkeuksetta ajaa kaikki mäet ylös. Jos niin ei kuitenkaan kävisi, on vaihtoripa samalla tavalla siirrettävä pienempään välitykseen. Muuten käytetään tätä välitystä ainoastaan konetta käyntiin pantaessa, liukkailla kaduilla ja sateisella ilmalla ajettaessa niljakkailla teillä. Ajettaessa hyvillä teillä mäkeä ylös ei pien-

välityksen käyttäminen saisi tulla kysymykseen hyvin hoidetulla koneella.

Jos välitystä tien huonouden tai muun äkki-arvaamattoman tielle sattuneen esteen takia on äkkiä muutettava kolmannesta toiseen, tai toisesta ensimmäiseen koneen käydessä täydellä voimalla, niin hiljennettäköön vauhtia sulke-malla kaasuhana tai sähkövirta sekä jarrutta-malla. Sitten poljettakoon vasemman jalan kär-jellä kytkinripa alas, jotta koneisto ja moottori eroittautuisivat, jonka jälkeen vaihtoripaa voi siirtää tarvittavalle paikalle. Joka kerta vaih-dettaessa on kytkinripa alas painettava. Seu-raava otettakoon vielä huomioon: Ennenkuin vaihdetaan pienemmästä välityksestä suurim-paan, on kierroslukua lisättävä, laskemalla run-saammin kaasua. Ennenkuin suuremmasta väli-tyksestä siirrytään pienempään on moottorin kierroslukua vähennettävä, pienentämällä kaa-sun pääsyä. Välitystä muutettaessa on aina hyvä käyttää sähkövirran sulkijaa.

Viat ja niiden tavallisimmat syyt.

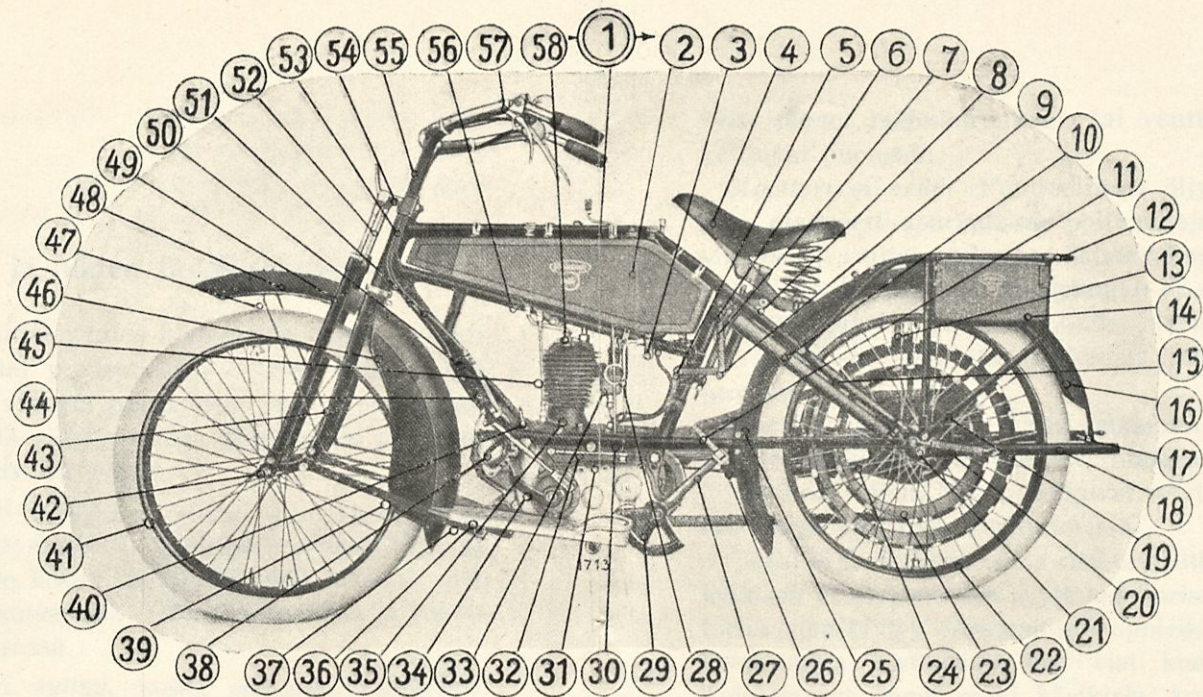
Ajan mittaan tulee koneeseen vikoja joko kulumisen tai puutteellisen hoidon kautta. Pie-
nempien vikojen poistamista varten on seuraavassa vielä viitattu niiden tärkeimpiin ja useimmin esiintyviin syihin.

Moottori ei syty: Noestunut sytytyskynttilä; hellä sytytyskaapeli; tyhjä polttoainesäiliö; polttoainejohto kiinni; polttoainejohto tukossa; epätiivis kaasutusputki; vika magneetissa ja kaasutusohjauksessa.

Moottori syttyy, mutta sammuu vähitellen: polttoainejohto tukossa, tai ilmajohto kaasuttajaan tukossa.

Moottori toimii epäsäännöllisesti: Sytytyskynttilä on hellällä; eristys sytytyskynttilässä katkennut; sytytyskynttilä noestunut tai öljyyntynyt; kynttilän kärjet ovat liian kaukana toisistaan; kaasuttaja likaantunut; sähkövirran sulki-
jan varmuusruuvi kiertynyt itsestään ylös saaden aikaan yhdistyksen.

Huono puristus: Sytytyskynttilä on hellällä;



- N:o 1. Kehys.
 „ 2. Polttoainesäiliö.
 „ 3. Polttoainesiivilä.
 „ 4. Satula.
 „ 5—6. Satulan noja.
 „ 7. Satulan vieterit.
 „ 8—9. Satulan noja.
 „ 10. Ilmapumppu.
 „ 11. Käyntiinpanopoljin.
 „ 12. Sälynpidin.
 „ 13. Öljykannu.
 „ 14. Työkalulaukku.
 „ 15. Ylimmäinen takapyörän haarukka.
 „ 16. Takalokasuoja.
 „ 17. Jalustanpidin.
 „ 18. Jalusta.
 „ 19. Sälynpitimennoja.
 „ 20. Jalustanvieteri.
 „ 21. Takapyörän akseli.
 „ 22. „ vanne.
 „ 23. „ hihnapyörä.

- N:o 24. Äänenvaimentajaputki.
 „ 25. Takapyörän lokasuoja.
 „ 26. Äänenvaimentaja.
 „ 27. Käyntiinpanokampi.
 „ 28. Polttoainejohto kaasuttajaan.
 „ 29. Käyntiinpanolaitteen hammaspyörä.
 „ 30. Moottorin kannatinhaarukka.
 „ 31. Koneiston kuori.
 „ 32. Välitystanko.
 „ 33. Kaasuttaja.
 „ 34. Kytkinripa jalkaa varten.
 „ 35. Sylinteri.
 „ 36. Astuinlautta.
 „ 37. Etupyörän lokasuojan jatko.
 „ 38. Sytytysaparaatti.
 „ 39. Etupyörän jalusta.
 „ 40. Öljyaukko moottorinkuoreen.

- N:o 41. Etupyörän vanne.
 „ 42. „ akseli.
 „ 43. Etup. haarukka.
 „ 44. Moottorin kannatinhaarukka.
 „ 45. Välitystanko.
 „ 46. Etup. lokasuojan sivuosat.
 „ 47. Etup. lokasuojan kannatin.
 „ 48. Etupyörän lokasuoja.
 „ 49. Etuhaarukan jousiputki.
 „ 50. Kehyksen ja moottorin kannatinhaarukan yhdistysruunu.
 „ 51. Sytytyskaapeli.
 „ 52. Etuhaarukan jousin tanko.
 „ 53. Ohjausputki.
 „ 54. Haarukanpuristin.
 „ 55. Ohjaustangon varsiputki.
 „ 56. Kehyksen keskiputki.
 „ 57. Kaasurivat ohjaustangossa.
 „ 58. Ruiskehana.

liian pienet männänrenkaat; tai venttiilit sulkeutuvat huonosti.

Moottori ei vedä: Puutteellinen öljyäminen; vika magneetti-aparaatissa; polttoainejohto, siivilä tai kaasuttaja tukossa; äänenvaimentaja ja puhallusputki tukossa; kaasuumuke ei sovi käytettävään polttoaineeseen; puutteellinen rasvaaminen ja sen johdosta hankausta takapyörän jarrussa.

Moottori jyskyttää: Liian aikainen sytytys; männänrenkaat liian kireällä; huonoa voiteluöljyä; liian vähän öljyä; hehkuvat sytytyskynttilän kärjet tahi roskaa sylinterissä.

Tässä ei tietenkään voida ruveta selittelemään jokaisen yksityisen vian syytä moottorissa, moottorinajajan täytyy ensimmäisen oppiaikansa jälkeen oppia löytämään itse viat koneessaan. Toivottavasti tämä pieni käsikirja kumminkin helpottaa ja edistää Wanderer-moottoripyörän tuntemista. Vikoja voi suuressa määrin välttää, jos konetta mahdollisimman huolellisesti hoidetaan ja jos sen rakenteeseen ja toimintaan täydellisesti perehdytään. Vikojen syyt ovat melkein aina hämmästyttävän yksinkertaiset.

Wanderer-moottoripyörän kunnossapito, sen puhdistaminen ja pienempien vikojen korjaaminen.

Öljyäminen:

Kaikkien liikkuvien osien huolellinen öljyäminen on moottoripyörän säilymistä varten hyvin tärkeää. Koska moottoripyörän lämpö haihtuu ilmaan, täytyy tällaisia moottoreita varten käyttää erikoisesti tähän tarkoitukseen sopivaa öljyä. Moottoripyörässä on moottorin ja koneiston öljyäminen tärkeintä. Tämä tapahtuu Wanderer-koneessa automaattisella öljypumpulla. Sellaisen osien öljyäminen, joita automaattinen öljypumppu ei öljyä, on seuraavassa selitetty. Vaikkakin automaattinen öljypumppu voitelee kylliksi, niin ei kuitenkaan ole vahingoksi, jos ajaja itse, ajaessaan uudella pyörällä 1,000:lla ensimmäisellä kilometrillä, silloin tällöin käsiöljypumpulla jonkun verran öljyä lisää. Moottorin kova kolina ajaessa viittaa säännöllisesti öljynpuutteeseen, kun taas sinivalkoisen höyryn nousuminen äänenvaimentajasta osoittaa liian run-

sasta öljyämistä. Automaattista öljypumppua kajoamasta varottakoon, sen kuljettama öljy riittää täydellisesti jo ajettuun moottoriin, pumpun toiminta on aina osoittautunut erittäin säännölliseksi.

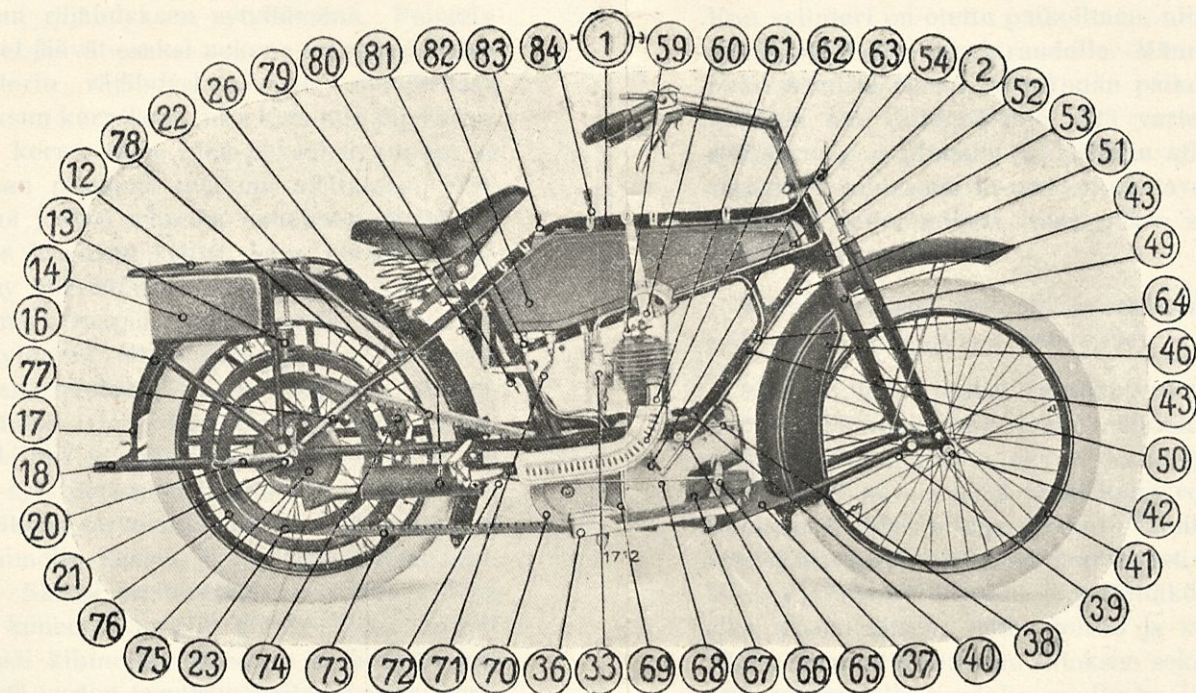
Koneen öljyminen:

(Oletetun 200 kilometrin päivämatkan jälkeen) ovat seuraavat osat jokapäivä voideltavat: vieterikahvelin (nivelrauta), remminlukko ja käsijarru. Käsijarrua voideltaessa otettakoon huomioon, että öljyämisaukko on tarkalleen jarruraudan yläpuolella, koska öljy pyörän ollessa ainoastaan tässä asennossa voi päästä käsijarruun, sekä täyttää tehtävänsä. Vieterikahvelissa olevat rasvaamiskannut ovat joka päivä väännettävät koko kierroksen ympäri. Kerran viikossa öljyttävät osat ovat seuraavat: satulavieten nivelraudat, kaikkien johtojen alkukohdat ja käyntiinpanokammin akseli. Kerran kuussa öljyttävät, ne ovat: takapyörän akseli, etupyörän rumpu ja käyntiinpanokammin hammaskehä. Kaikkiin muihin hankauksessa oleviin koneen osiin on aina silloin tällöin tiputettava öljyä.

Sylinterin paikoiltaan ottaminen ja sen osien puhdistaminen:

Osa öljystä, joka tulee sylinteriin vähentääkseen siellä hankausta, ei juokse takaisin kampi-

koteloon, vaan palaa sylinterin yläosassa, siellä tapahtuvan räjähdysten sytyttämänä. Palamisläännökset jäävät osaksi nokena männänpohjaan ja sylinterin räjähdyskomeroon, muodostaen sinne paksun kerroksen, niin kutsutun öljyhiilen. Jos tämä kerros tulee liian paksuksi, rupeaa se hehkumaan pitempiä matkoja ajettaessa. Sen vuoksi voi joskus männän kohotessa tiivistynyt kaasuseos itsestään syttyä, joten moottorin toiminta käy epäsäännölliseksi. Siksi täytyy öljyhiili toisinaan raapia pois männästä, tätä varten täytyy sylinteri ottaa paikoiltaan. Sylinteriä paikoiltaan otettaessa meneteltäköön seuraavasti: Ensiksi on polttoaineen pääjohto väännettävä kiinni ja välitysriipa on asetettava vapaaseen, sytytyskaapeli irroitettava. Sen jälkeen väännettäköön tarvekalulaatikossa olevalla suurella avaimella kaasu- ja puhallusputken mutterit irti. Näissä muttereissa oleva öljy kuivaa nopeaan koneen lämmön tähden, joten nämä ovat lujasti kiinni kierteissään ja niiden pois kiertämistä varten tarvitaan paitsi avainta, avaimen pidennys. Irroittamalla mutterit tulevat kaasuttaja ja puhallusjohto sylinteristä irroitetuiksi. Sitten irroitettakoon vielä ne neljä ruuvia, joilla sylinteri on moottorikuoreen kiinnitetty, sen jälkeen sylinteri voidaan nostaa paikoiltaan. Sitä ennen asetettakoon mäntä alim-



N:o 59. Sytytyskynttilä.

„ 60. Vaihtoripa.

„ 61. Ulospuhallusputki.

„ 62. Suojuslevy.

„ 63. Ulospuhallusripa.

„ 64. Sytytyskynttiläkaapeli.

„ 65. Vannejarrun jalkaripa.

„ 66. Ulospuhallusrivan kaapeli.

„ 67. Automaattinen öljypumppu.

„ 68. Jarrutanko.

N:o 69. Automaattisen öljypumpun
syöttölaite.

„ 70. Moottorin remmipyörä.

„ 71. Käsiöljypumpun johto.

„ 72. Jarrutanko.

„ 73. Remmi.

„ 74. Vannejarrun klossi

„ 75. Mäkijarru.

„ 76. Jarrukehä.

„ 77. Mäkijarrun johto.

N:o 78. Remmi.

„ 79. Satulan noja.

„ 80. Satulanvieterin asetinruuvi.

„ 81. Öljyjohton sulkija.

„ 82. Öljysäiliö.

„ 83. Käsiöljypumpun ripa.

„ 84. Remmipyörän (70) asettamis kampi.

paan kohtaansa, remmiä tai ketjua kiertämällä. Kun sylinteri on otettu paikoiltaan, niin voidaan mäntä puhdistaa kaavinraudalla. Männänpohjan puhdistamista varten ei männän paikoiltaan ottaminen ole välttämätöntä, sitä varten riittää sylinterin pois ottaminen. Männän alle moottorikuoreen johtavaan loveen on pantava palanen kangasta, jottei mitään likaa pääse sinne tunkeutumaan.

Männänrenkaan paikoiltaan ottaminen ja sen paikoilleen paneminen.

Ajan mittaan kuluvat männänrenkaat tai kadottavat jännityksensä, jonka tähden kolmannella männännousulla menee kaasua hukkaan ja moottori ei siis enää toimi koko voimallaan. Renkaat täytyy vaihtaa uusiin. Renkaita pois otettaessa meneteltäköön seuraavasti: Hankittakoon kolme peltiliuskaa ja pistettäköön ne ensiksi ensimmäisen, sitten toisen ja kolmannen väliin siten, että renkaan liitoksen sekä oikealla että vasemmalla puolella on liuska ja kolmannen liuskan tulee olla näitä vastapäätä, liuskoja ei siis ole asetettava tasan ympärysmittaan mukaan. Liuskojen työntäminen renkaiden väliin täytyy tapahtua hyvin varovaisesti, jotteivat renkaat katkeaisi. Uudet renkaat, joiden tietysti tarkalleen täytyy sopia männän rihloihin, ovat

jälleen työnnettävät näitä peltiliuskoja myöten paikoilleen, joka sujuu ilman minkäänlaisia vaikeuksia. Ennen uusien renkaiden asettamista ovat renkaiden lovet männässä puhtaaksi raavittavat, pestävät ja harjattavat. Uusien renkaiden päällepano jätettäköön mekanikon toimeksi, jos ne ovat liian leveät ja jos asianomaisella itsellään ei ole tarpeeksi kätevyyttä viilan käytössä.

Männän irroittaminen varresta:

Toisinaan tapahtuu, että mäntä täytyy irroittaa varresta. Tällöin on vieterirengas kierrettävä pois ja sysättävä joko ylös tai alas, sitten kierrettäköön avaimella männänakselin päässä oleva ruuvi irti. Aukaistuun aukkoon pistettäköön ohut pehmeä metallitanko, esim. kuparinen tai messinkinen, jonka jälkeen kevyesti hakattakoon vasaralla sisään pistetyn tangon päähän, niin männänakseli heltiää.

Silinterin paikoilleen pano:

Wanderer-moottorissa on sylinterin paikoilleen pano aivan yksinkertainen. Se on ruuvattava moottorikuoreen ja yhdistettävä sytytyskaapeliin, kaasuttajaan ja puhallusputkeen. Putkien mutterit ovat lujasti kierrettävät, sillä muuten kaasuttajan toiminta on epävarmaa, ja

puhallusjohto kolisee tai yhtymäkohta ei ole tiivis. Sytytyskaapeli on huolellisesti ruuvattava sytytyskynttilään.

Venttiilin hiominen:

Aina jonkun määrätyn ajan kuluttua ovat venttiilit hiottavat. Tämä suoritetaan seuraavasti: Oletetaan, että sylinteri on irti ruuvattu. Sitten kiinnitetään se parhaiten ruuvipuristiin, tai työ voidaan myös suorittaa jollakin pöydällä, jolloin sylinteriä on jonkun toisen miehen pideltävä. Sitten yhdistetään avain ja pidennys, tällä irroitetaan venttiilikamarin ruuvit. Tämän jälkeen vedettäköön hoitimilla venttiilineula vieterin alapuolella ulos ja vieteri asetettakoon syrjään. Sitten voidaan venttiilikeila ottaa irti ja puhdistaa, tätä tehdessä on myös venttiilin paikka pestävä puhtaaksi. Hiomiseen käytetään aivan hienoa rauta- tai lasijauhoa sekoitettuna tilkkaseen öljyä, jolla voidellaan venttiilin sija. Senjälkeen pantakoon venttiilinkeila jälleen venttiilikamariin; ruuvitaltta pantakoon venttiilikeilan rakoon ja sitten kierrettäköön, kuitenkin liian lujaa painamatta venttiilinkeilaa paikallaan edestakaisin. Venttiilinkeilaa täten pyöriteltäessä hioutuvat sekä venttiilin sija että venttiililäppäin, niin että ne jälleen tarkalleen sopivat toisiinsa. Tämän työn

jälkeen on venttiilikamari huolellisesti puhdistettava. Itsestään selvää on myöskin, että rautajauhoa ei saa jäädä sylinterikomeroon, sillä muuten se tarvelee männän. Venttiiliä voidaan hioa sylinteriä paikoiltaan ottamattakin. Ei tarvitse muuta kuin irroittaa venttiilinkansi ja hohtimilla vetää venttiilinneula ulos. Sen jälkeen voidaan vieteri ottaa pois ja venttiilikamarin aukkoon ylhäältä päin panna ruuvitaltta venttiilikeilan rakoon. Tällätavalla hiottaessa on otettava varteen varsinkin, ettei hiomismassaa mitenkään pääse sylinteriin. Venttiilikeilan pään ja venttiilin avaajan välin tulee olla 0,4 millimetriä.

Sytytyskynttilän tarkastus:

Jos sytyttäjä huonosti tai ei ollenkaan toimi, on sytytyskynttilä ensiksi tarkastettava. Tällöin meneteltäköön seuraavasti: kaapelin poisottamisen jälkeen sytytyskynttilän päästä ruuvattakoon sytytyskynttilä irti. Ulosotetussa sytytyskynttilässä on ensiksi eristys tarkastettava, siinä voi olla halkeamia, jotka muun muassa voivat syntyä kaapelimutteria liian tiukkaan kierretäessä. Sytytyskynttilän kärjet eivät saa olla nokisia, ja niiden täytyy olla määrätyn välimatkan 0,4 mm. päässä toisistaan. Uusmalliset sytytyskynttilät ovat tosin muotonsa tähden suo-

jatut noelta, mutta voivat ne kuitenkin nokeutua, varsinkin jos tottumaton moottorinajaja päästää moottoriin liian paljon kaasua ja liian vähän ilmaa. Jos sytytyskynttilän kärjet ovat noessa, tiputettakoon muutamia pisaroita polttoainetta kynttilän kärjille. Se huuhtoo noen pois tai voidaan se helposti senjälkeen kankaanpalalla pyyhkiä. Sitten ruuvattakoon kynttilä jälleen kaapeliin ja asetettakoon se sylinterin päälle, ilman että kynttilänpää koskettaa sylinteriä. Kun moottoria poljetaan täytyy kynttilänkärjistä singota kipinöitä. Jos niin ei käy, täytyy vanhan tilalle ruuvata uusi sytytyskynttilä, jollei tämäkään sinkoa kipinöitä, niin koetettakoon kaapelia, samalla kun sitä pidetään aivan lähellä sylinterin pintaa, konetta hitaasti käytettäessä käyntiinpanopolkimella. Ellei nyt sylinteripinnan ja kaapelinpään välillä synny mitään kipinöitä, niin on joko kaapeli tai magneetti-aparaatti epäkunnossa. Ensimmäisessä tapauksessa katsottakoon onko kaapeli asetettu oikein magneettiin, tai onko isolationi jossain kohden kulunut rikki ja johtolanka sentähden on pyörän raamin yhteydessä, jollei niin ole, tai ellei vikaa voida korjata, täytyy kaapeli vaihtaa uuteen.

Vikojen korjaaminen magneetti-aparaateissa:

Häiriöt magneetti-aparaatissa voivat johtua

fiiberiluistimen kulumisesta. Jos todella niin on asianlaita, on koskettimien kärkien väli liian pieni, niin ettei mitään virran keskeytystä voi tapahtua. Asia on sama, jos luistinkehä on liian kulunut, jos vieteri ei ole keskusruuvien päällä tai jos öljyä, vettä tai likaa on näissä osissa. Koskettimien kärkien välin täytyy olla tasan 0,4 mm. Sen mittaamista varten on avaimessa pieni rautapelti. Aparaatin muu irroittaminen ei ole suositeltavaa. Jos magneetti ei puhdistuksen, eikä oikean paikoilleen panemisen jälkeen vielä toimi tai toimii huonosti, niin on parasta kääntyä tehtaan tai taitavan mekaanikon puoleen asiassa.

Kaasuttajan puhdistus:

Kaasuttajan pohjalle keräytyy ajanmittaan siivilästä huolimatta pieniä vesipisaroihin, hiekkamuruja y.m. Nämä ovat jokaisen pitemmän ajon jälkeen poistettavat. Avaimella irroitetaan imukkeen alla oleva ruuvimutteri sekä imuke, nämät puhdistetaan sekä niiden irralla ollessa päästetään uimurikammioista vähän bentsiiniä, joka poistaa mahdollisen lian.

Remmin lyhentäminen:

Remmi venyy aina pitemmän käyttämisen jälkeen. Sitä voidaan kuitenkin kiertämällä polttoainesäiliön päällä olevaa käsikampea kiristää. Kun remmin yhä venyessä yllämainittu remmin-

kiristäminen ei auta, täytyy remmiä lyhentää. Tätä varten on tarvekalulaukussa lävistin, minkä avulla työ voidaan vaivatta suorittaa. Ketjua kiristetään ja hellitetään välityskoneiston kuoren päällä olevalla ruuvilla.

Ketjun korjaaminen:

Korjauksia varten tai paremmin sanoen ensiksi särkyneen osan poistamista varten käytetään Wanderer tarvekaluihin säännöllisesti kuuluvaa niittinaulainpoistajaa, jonka ruuvilla voidaan helposti irroittaa kahta niveltä sitova naula. Vastaavien uusien nivelien paikoilleen pano on varsin yksinkertainen asia. Ketjun varaosia seuraa konetta ostettaessa.

Välityskoneistotangon asettaminen:

Voi sattua, että polttoainesäiliön allaolevasta niveleestä alaspäin lähtevässä pyöreässä tangossa tapahtuu joko lyhenemisiä tai pitenemisiä esim. kaaduttaessa, jonka kautta vaihtoripaa siirrettäessä eri välitysloviin siirtopyörä ei enää tartukkaan. Tässä tapauksessa ovat mutterit sanotun tangon päissä ruuvattavat auki ja tankoa sitten väännettävä joko oikealle tai vasemmalle. Tankoa oikealle kierrettäessä se lyhenee ja vasemmalle kierrettäessä pitenee. Kun vaihtorivan asento on saatu koettelemalla täydellisesti

yhteen vekselipyörän kanssa niin kuin alkuaan, ovat mutterit jälleen ruuvattavat kiinni.

Etu- ja takapyörän paikoiltaan ottaminen ja paikoilleen paneminen:

Etupyörää poisotettaessa asetetaan moottori kannattimilleen. Sitten ovat akselin mutterit avaimella muutaman kierroksen verran auki kierrettävät ja kun senjälkeen akselimuttereiden alla olevia priikkoja vähän hellitetään, putoaa etupöyrä kahvelistaan. Kumeja korjattaessa ei takapyörän paikoiltaanotto ole ehdottomasti välttämätön. Ajajan ei tarvitse muuta kuin avaimella kiertää vasemman puolinen akselimutteri auki ja työntää akseli niin paljon oikealle, että raamin ja takapyörän navan välisen kappaleen voi helposti ottaa pois. Kumin voi sitten ilman pihtejä ja muita laitteita ottaa pois ja panna jälleen paikoilleen. Suurempia korjauksia suoritettaessa, esim. vannetta vaihdettaessa y.m., jotka vaativat takapyörän täydellistä paikoiltaanottamista täytyy paitsi akselia ainoastaan kaksi jarrun ruuvia, kaapeli ja remmi tai ketju ottaa irti. Sitten käy takapyörän paikoiltaanottaminen helposti. Pyöriä jälleen paikoilleenpantaessa älköön unohdettako irtiotetuita osia jälleen huolellisesti panna paikoilleen sekä senjälkeen vielä koetella. Takapyörää korjattaessa pidettäköön

vara, ettei mitään likaa pääse tunkeutumaan jarrunpyörään.

Sisä- ja ulkokumien korjaus.

Pienemmän vian ollessa sisä- tai ulkorenkaassa otettakoon se paikoiltaan ainoastaan särkyneeltä kohdalta varovasti pistämällä sitävarten tehty avaimen pää kumin ja vanteen väliin, jolloin saadaan päälliskumin ulkoreuna kohotetuksi, joten sen sitten aivan helposti voi ottaa päältä niin pitkältä kuin haluaa. Sisäkumin paikkaamista varten on tarvekalulaukun paikkaamistarpeita käytettävä. Puhki oleva paikka on hiekkapaperilla hierottava, jotta kumin pinta tulisi karheaksi, sitten se on bentsiinillä puhdistettava.

Wanderer-moottoripyörän tarvekalulaukku:

Wanderer-moottoripyörän tarvekalulaukussa on melkein kaikkia eri lajeja avaimia joko kaksi tai kolme, sekä muu tarvekalusto niin täydellinen, että niiden avulla voidaan koko kone purkaa ja panna kokoon.

